

**AC generator for use in a vehicle**

Patent Number: ☐ US6114783  
Publication date: 2000-09-05  
Inventor(s): ASAO YOSHIHITO (JP)  
Applicant(s):: MITSUBISHI ELECTRIC CORP (JP)  
Requested Patent: ☐ JP2000166178 (JP00166178)  
Application Number: US19990306638 19990507  
Priority Number(s): JP19980337573 19981127  
IPC Classification: H02K9/06  
EC Classification:  
Equivalents: JP3098223B2



---

**Abstract**

---

A rectifier accommodating portion, a condenser accommodating portion, a regulator accommodating portion and a connector accommodating portion are recessed on the inner surface of a rear bracket, and barriers which constitute a cooling air passageway are integrally made to protrude axially from the surface of the inner wall of the rear bracket so as to separate between each accommodating portion. Further, intake openings and a connector receiving hole are provided through the rear bracket so as to communicate the rectifier accommodating portion, the regulator accommodating portion and the connector accommodating portion from the exterior while a plurality of exhaust openings are provided through the outer circumference in the circumferential direction.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2





時間 2000-166178

(6)

時間 2000-166178

(5)

[illegible]

[0016]このように構築された車両用交通費電報の制御では、外国が回線子に送られた送付ファン51a、51bにて、外国が回線子51a、51b、51cからリヤブの作用でファン51a、51b、51c内に吸込まれる。そして、感圧弁51a、51b、51cから吸込まれた外気は、ヒートシンク17、7、31aのフィンに沿って径方向の内方に流れ、ヒートシンク17、31aの内周域と熱心になつてプロトン・トランスファクティブ17、31aの外周域に沿つてフロン・トランスファクティブ17、31aの外周域と熱心になつてリヤブ・ファン51aから抽出されて、リヤブ・ファン51aの排気口51cから外部に排出される。このとき、ヒートシンク17、31aのフィンに沿って流れた空気は、隔壁51eを越えて互いに混合することになり、図9の如く温度差が生ずる。

[illegible]

【0017】ついで、このリキプラケクト5.0を組み込んだ車両用交流発電機を作製し、温度上昇試験を実施したところ、回転数が3000 r/minの時の焼却温度上昇部が、リキプラケクト2を組み込んだ車両用交流発電機に比べて、膨張室12のタイオード7で、レギュレータ18で5度低くなった。また、何故か7で、焼却室7で13で、焼却室にあるベアリングも7で低

干渉しなくなり、整流化されたため、この部位における圧力損失が減少してトータルの冷却容量が増し、固定子8やベアリングの温度までもが低減したものと考えられる。

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

図 10  
ポート形式時、ヒートシンク 31 a のフィンと同様の傾きで、方向向きがサキネット ポート 5 及び 5 b の傾きの両側にはヒートシンク 31 a の両方の面はおよび内側の両方両面に露出している。このサキネット ポート 5 及び 5 b は、傾斜 56 a、56 b が定められた点を保ちながら、先述のサキネット ポート 31 c と同じに得られる。なお、この実施態様第 2 では、ラジコナル 1 d 1 および変換器 1 e に代えてラジコナル 5 a および変換器 5 b を採用している点に留意して、図 11 に示すような構成となる。

[illegible]

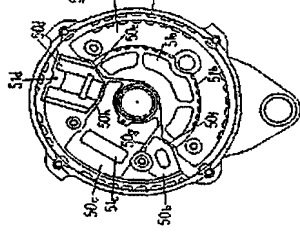
体に形成する上記乗鞍の形状1に比べて形状が複雑になり、アルミダイカストにより降型よりプラックット5015に  
て、屈曲部等の窪座の形状を容易に形成することからである。また、陸壁3a、53b、56a、56bがモ  
ルチ状屈曲部材で形成されているので、上記乗鞍の形状1  
のように至急屈所を省やすることなく、マウス部である  
のプラックットとプラス性部との高さを抑えることのでき  
る。

[illegible]



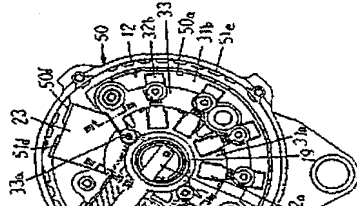
(9) 特開2000-166178

【図1】



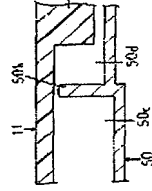
50a, 50f, 50g, 50h: 図1 (外周部)  
51a, 51b, 51c: 図1 (内周部)  
51d: 図1 (中央部)  
51e: 図1 (側面部)  
51f: 図1 (底面部)

【図2】

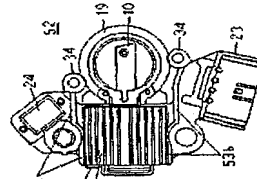


12: 図2 (中央部)  
23: 図2 (側面部)  
31a, 31b: 図2 (底面部)  
32a, 32b: 図2 (側面部)  
33a: 図2 (底面部)

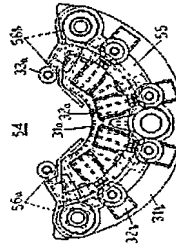
【図6】



【図7】

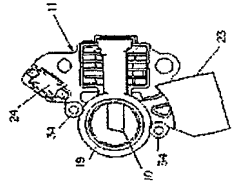


【図8】

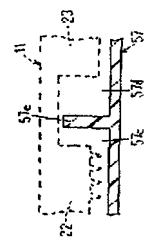


54: 図8 (中央部)  
55: 図8 (側面部)  
56a, 56b: 図8 (底面部)

【図12】



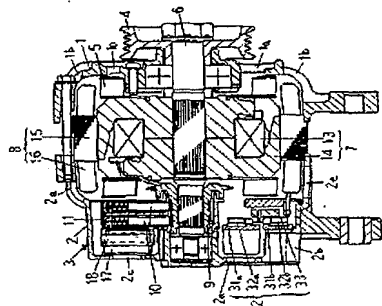
【図10】



52: 図10 (中央部)  
53a, 53b: 図10 (側面部)

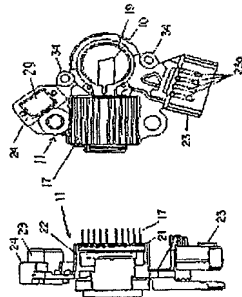
(10) 特開2000-166178

【図11】

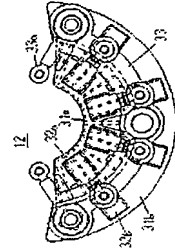


1: 図11 (中央部)  
2: 図11 (側面部)  
2a, 2b, 2c: 図11 (底面部)  
2d: 図11 (側面部)  
2e: 図11 (底面部)  
2f: 図11 (側面部)  
2g: 図11 (底面部)  
2h: 図11 (側面部)  
2i: 図11 (底面部)  
2j: 図11 (側面部)  
2k: 図11 (底面部)  
2l: 図11 (側面部)  
2m: 図11 (底面部)  
2n: 図11 (側面部)  
2o: 図11 (底面部)  
2p: 図11 (側面部)  
2q: 図11 (底面部)  
2r: 図11 (側面部)  
2s: 図11 (底面部)  
2t: 図11 (側面部)  
2u: 図11 (底面部)  
2v: 図11 (側面部)  
2w: 図11 (底面部)  
2x: 図11 (側面部)  
2y: 図11 (底面部)  
2z: 図11 (側面部)

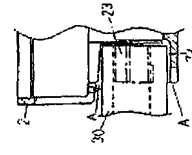
【図14】



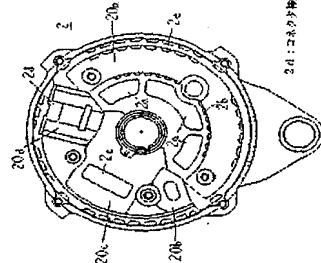
【図15】



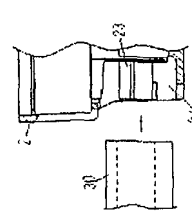
【図21】



【図16】



【図20】



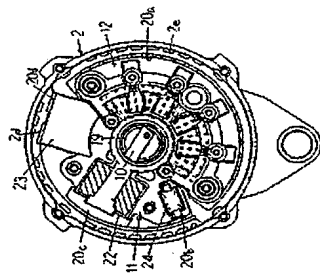
2d: コネクタ部

30: 図20 (側面部)

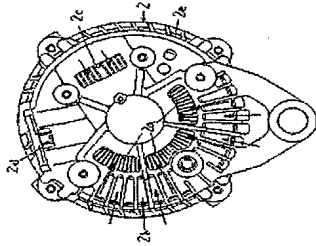
特開2000-166178

(11)

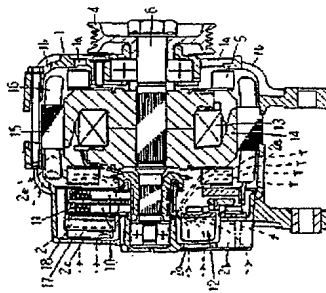
【図17】



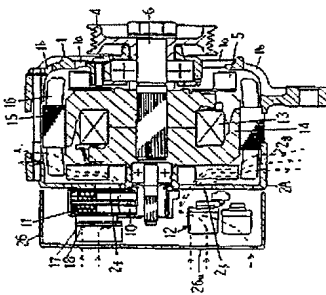
【図18】



【図19】



【図22】



2A: リンク  
2B: 歯  
2C: 歯